

**TRANSPORTASI KERETA API JOMBANG - BABAT TAHUN 1975 - 1981****ADITYA BAGUS ROHMAN PRADIPTA**

Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum

Universitas Negeri Surabaya

Email: [adityapradipta@mhs.unesa.ac.id](mailto:adityapradipta@mhs.unesa.ac.id)**Dr. Sumarno M.Hum**

Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum

Universitas Negeri Surabaya

**Abstrak**

Kereta api adalah salah satu transportasi darat yang mempunyai jalur khusus yang disebut rel. kereta api pertama kali ada di Indonesia pada tahun 1864 dengan jalur Semarang menuju Grobogan. Pada tahun selanjutnya banyak dibangun jalur kereta api di Jawa, Sumatra dan Kalimantan, hingga masuk ke Jombang dengan tujuan Jombang – Babat. Pembangunan Jombang – Babat di bangun oleh perusahaan Babat Djombang Stroomtram Maatchappij (BDSM) pada tahun 1907. Namun pada era 70-an Jurusan Jombang – Babat mengalami penurunan jumlah penumpang hingga akhirnya jalur Jombang – Babat ditutup.

Berdasarkan dengan latar belakang tersebut, maka diperoleh beberapa rumusan masalah ini adalah : (1) Mengapa transportasi Kereta api Jombang –Babat mengalami surut tahun 1975. (2) Mengapa jalur Kereta api Jombang – Babat di tutup pada tahun 1981. Berdasarkan dengan rumusan masalah tersebut, tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui mengapa transportasi Kereta api Jombang –Babat mengalami surut tahun 1975 dan mengetahui penyebab jalur kereta api di tutup pada tahun 1981. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah yang meliputi heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi.

Hasil penelitian ini dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut, Adanya transportasi baru berupa angkutan desa dan bus sangat berpengaruh terhadap pendapatan perusahaan baik dari pendapatan penumpang dan barang sehingga pada tahun 1981 pihak pemerintah belanda dan perusahaan kereta Straatsspoorwegen resmi menutup jalur transportasi kereta api Jombang – Babat pada tahun 1981. Karena kalah saing dengan angkutan bis dengan jarak dekat seperti angkutan desa semakin banyak bermunculan. Sehingga warga lebih memilih angkutan mobil dari pada transportasi kereta api.

**Kata Kunci : Jombang, Babat, jalur kereta api, penutupan jalur kereta api****Abstract**

*A train is one of the land transportation that has a special line called a rail. the first train was in Indonesia in 1864 with the Semarang route to Grobogan. In the following year many railway lines were built in Java, Sumatra and Kalimantan, to enter Jombang for the purpose of Jombang - Babat. Development of Jombang - Babat was built by the company Babat Djombang Stroomtram Maatchappij (BDSM) in 1907. However in the era of the 70s the Department of Jombang - Babat decreased the number of passengers until finally the Jombang - Babat line was closed.*

*Based on this background, some problem formulations were obtained, namely 1. Why the Jombang-Babat Railroad transportation experienced receding in 1975. 2. Why the Jombang Railroad - Babat was closed in 1981. Based on the formulation of the problem, the purpose of this study is to find out why the Jombang-Babat Railroad transportation experienced receding in 1975 and found out the cause of the railway line was closed in 1981. This research uses historical research methods which include heuristics, criticism, interpretation, and historiography.*

*The results of this study can be concluded as follows: The existence of new transportation in the form of village transportation and buses greatly influence the company's income both from passenger and goods income so that in 1981 the Dutch government and Straatsspoorwegen train company officially closed the Jombang - Babat railroad transportation line in 1981. Because of losing competitiveness with short distance bus transportation such as village transportation, more and more pops up. So that residents prefer car transport rather than railroad transportation.*

**Keywords: Jombang, Babat, railroad lines, closing of railway lines**

## PENDAHULUAN

Transportasi merupakan bagian yang tidak terpisahkan dalam kehidupan manusia. Oleh karena itu lah persoalan transportasi menjadi bagian yang tidak terpisahkan dalam kehidupan manusia dari masa ke masa. Penemuan manusia di bidang transportasi semakin berkembang ditemukannya oleh bangsa Sumeria guna menopang bahan gerobak yang ditarik oleh hewan dan di temukannya mesin uap oleh James Watt.<sup>1</sup> Kemunculan kereta api uap di wilayah Asia dimulai oleh Inggris yang membangun jalur kereta api uap di India pada tahun 1853. Belanda adalah Negara kedua yang membangun jalur kereta api uap di Hindia Belanda. Indonesia baru menyusul sesudahnya pada abad 19 dengan dimulainya pendirian Nederlands-Indische Spoorweg Maatschappij (NISM) pada 17 Juni 1864. Wilayah wilayah lainnya yang menyusul adalah Jepang (1872), Cina (1875), Myanmar (1877) Turki (1888). Sementara wilayah lainnya di Asia tenggara seperti Malaysia, Singapura, Thailand, Filipinan baru menyusul sesudah Indonesia.<sup>2</sup>

Di mulai dari usul seorang colonel bernama Jhr. Van Der Wijk pada tahun 1840, pembangunan jalur kereta api uap mulai terealisasi tanggal 7 juni 1864. Rutenya di mulai dari Semarang dengan Desa Tanggunharjo di Kabupaten Grobogan. Dengan diawali pencangkulan tanah oleh Gubernur Jendral Baron Sloet van den beele sebagai penanda di mulainya pembangunan jalur kereta api uap dan konstruksi jalurnya yang di pegang oleh Nedelandsch-indisch Spoorweg Maactcappij, perusahaan swasta yang bergerak dalam usaha kereta api uap.

Pembangunan jalur kereta api di Jawa Timur dimulai pada April 1875 pemerintah Belanda memutuskan untuk membangun sendiri jalan rel dan mengeksploitasi kereta api setelah lebih dulu di diskusikan di majelis rendah dan majelis tinggi kerajaan Belanda. Jalur rel yang pertama kali dikerjakan adalah jalan jalur rel Surabaya – Pasuruan - Malang, dan yang menjadi penanggung jawab diserahkan kepada David Marschalk.<sup>3</sup> Dia adalah seorang militer yang pernah ditugaskan di wilayah tersebut. Perusahaan kereta api milik pemerintah ini dinamai Staatsspoorwagen (SS).

Menjelang perang dunia pertama beberapa lintas timur diselesaikan seperti Kalisat – Banyuwangi, 1903 ; Surabaya – Kalimas, 1901 ; Madiun – Ponorogo, 1904 yang kemudian di sambung sampai Slahung dan Badegan. setelah perang dunia pecah, pengiriman materiil dan

pegawai terhenti. Sedangkan angkutan makin maju, yang memerlukan pengluasan jaring jalan rel. beberapa jalan sampingan di adakan, antara lain : Rogojampi – Benculuk ; Gempol – kerep – Kertosono ( tepatnya plosa) ; Rancaekek – Jatimangor ; Jatimangor – Citali ; Bandung – Kopo ; Karawang – Rengaasdengklok, Karawang – Lemahabang. Jalan sampingan Babat – Jombang dari Spoorweg Maatschappij dan Jombang kota – Jombang SS dari Kediri Stroomtram Maatchappij di ambil alih tahun 1981.<sup>4</sup>

Jombang dan Lamongan merupakan dua kabupaten yang bersebelahan, di daerah perbatasan Lamongan dan Jombang dulu pernah ada jalur kereta api yang bernama Babat - Djombang Stoomtrem Maatschappij (BDSM) yang di bangun pada tahun 1907. Jalur Babat –Jombang merupakan jalur bagian tengah kereta api yang pernah aktif sekitar tahun 1980. Jalur ini menghubungkan kereta api lintas selatan – Stasiun Kota Gubeng, Surabaya – Madiun – Solo – Yogyakarta – Purwokerto – Cirebon dan Jakarta. Sedangkan pada tahun 1975 adanya impor mobil yang masuk ke Indonesia semakin banyak. Sehingga masyarakat banyak yang menggunakan angkutan mobil di banding menggunakan jasa angkutan kereta api karena menggunakan transportasi kereta api agak lama menunggu sehingga masyarakat banyak yang beralih menggunakan transportasi angkutan umum di banding transportasi kereta api.

Dengan adanya jalur kereta api Babat -Djombang yang dibangun oleh perusahaan kereta api Babat-Djombang Stoomtrem Maatschappij (BDSM) dan jalur kereta api yang menghubungkan Surabaya – Gundih yang di bangun oleh Nederlands-Indische Spoorweg Maatschappij (NISM), melintasi Kota Jombang serta Stasiun Babat, pembangunan jalur kereta api ini tentunya membawa pengaruh bagi kehidupan masyarakat, khususnya masyarakat Jombang. Lintas jalur ini di mulai dari stasiun Djombang (Jombang-KSM) yang terletak di sebelah selatan dari stasiun besar Jombang kota (Jombang-SS) yang juga bercabang (percabangan dari jalur 1 stasiun besar Jombang) ke utara menuju ke stasiun Djombang kota (Jombang Kota) yang terhubung dengan jalur rel milik Babat-Djombang Stroomtram Maatschappij (BDSM) dan pabrik gula Djombang baru. Sementara itu jalur yang mengarah ke Pare dan Kediri, melintasi halte Tjeweng (Ceweng) dan pabrik Gula Tjeweng, halte Tebu Ireng, stasiun Tjoekir (Cukir) dan pabrik Gula Tjoekir, Halte

<sup>1</sup> Howard Dick dan Peter J. Rimmer, Et Al *Cities Transport and Communication, The Integration of South East Asia 1850* (New York: Houndmills, Basingstoke, Hampshire ; Palgrave Macmillan, 2003). Hlm 48.

<sup>2</sup>Djoko Setijowarno, "Model Kereta Api Pantas Dilirik Kembali dalam JURNAL WACANA,

*Menuju Transportasi Yang Manusiawi*", (Yogyakarta:2005). Hlm 93.

<sup>3</sup> Bremen Jan. "Menjinakkan Sang Kuli : politik Kolonial Pada Abad ke 20". (Jakarta : PT Ghalia Indonesia, 1997). Hlm 53.

<sup>4</sup>M. Gani. " Kereta Api Indonesia". (Jakarta : Pustaka Intelektual, 1978 ) Hlm 40.

Kayangan, stasiun Blimbing dan pabrik gula Blimbing serta akses jalur menuju ke pabrik gula Goedo (Gudo).

## METODE

Dalam penulisan penelitian Transportasi Kereta Api Jombang – Babat Tahun 1975 -1981 akan menggunakan metode sejarah. Seperti halnya ilmu yang lain, sejarah juga di tuntut memiliki seperangkat aturan dan prosedur kerja di tuntut memiliki seperangkat aturan dan prosedur kerja yang lebih di kenal dengan metode sejarah. Dalam system keilmuan metode sejarah merupakan seperangkat prosedur alat atau piranti yang di gunakan sejarawan dalam meneliti dan menyusun sejarah.<sup>5</sup> Untuk mengungkapkan permasalahan yang akan di teliti penulis megunakan metode penulisan sejarah melalui Heuristik, Kritik, Interpretasi, serta Historiografi.

Beberapa buku referensi yang di gunakan penulis dalam menyelesaikan penulisan ini yaitu karya Tim Telaga Bakti Nusantara. Sejarah perkereta apian Indonesia jilid I buku ini berisi tentang perkembangan pembangunan kereta api di seluruh Indonesia dalam periodisasi Republik Indonesia. Kereta api Indonesia. Buku ini berisikan gambaran umum perkembangan serta peranan kereta Indonesia pemerintahan Kabupaten serta peran kereta api Indonesia. Terdapat juga beberapa juga penelitian terkait kereta api diantaranya :

Karya skripsi yang disusun oleh Fitroh, Nurdin. 2011. *Peranan Kereta Api di Jawa Timur Dalam Pengangkutan Perkebunan Kesurabaya Tahun 1878-1975*. Berisi tentang mengapa diperlukan kereta api sebagai sarana transportasi sehingga dapat mengetahui bagaimana perkembangan perkertaapian di jawa timur pada tahun 1878 – 1975 serta peranan kereta api di jawa timur dalam pengangkutan hasil perkebunan ke Surabaya tahun 1878 – 1975. Skripsi tidak di terbitkan Surabaya. PPs Universitas Negeri Surabaya,

Karya skripsi yang disusun oleh Serta Atya Wijaya, Rezky. 2016. *Perkembangan sosial ekonomi Kereta Api pada masa orde baru tahun 1966 - 1998*. Tentang deskripsi kondisi perkeretaapian sebelum masa orde baru sehingga mengetahui perubahan – perubahan yang terjadi pada masa orde baru sehingga dapat mengetahui perkertaapian Indonesia dalam perkembangan kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat Indonesia pada masa Orde baru. Skripsi ini tidak di terbitkan Yogyakarta. PPs Universitas Negeri Yogyakarta,

Karya skripsi yang disusun oleh Nur Cahyo, Dedy. 2016. *Perkembangan Transportasi kereta api di wilayah lamongan tahun 1899 – 1932*. Skripsi ini berisikan tentang transportasi kereta api yang dikembangkan di Kabupaten Lamongan sehingga dapat mengetahui perkembangan sarana transportasi kereta api di Kabupaten Lamongan tahun 1889- 1932. Sehingga mengetahui pengaruh sarana

transportasi kereta api terhadap perkembangan perekonomian masyarakat Kabupaten Lamongan 1889-1932. Skripsi tidak di terbitkan. Surabaya. PPs Universitas Negeri Surabaya.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### KONDISI UMUM KABUPATEN JOMBANG

#### 1. Kondisi Geografis dan Demografis Kabupaten Jombang

Berbicara mengenai kabupaten jombang, adalah sebuah Kabupaten baru yang memisahkan diri dari afdeling Mojokerto pada tanggal 20 maret 1881. Dari aripsurat keputusan (SK) tersebut dapat diketahui bahwa selum pemisahaan, afdeeling Jombang merupakan bagian dari afdeeling Mojokerto di bawah Karasidenan Surabaya. Secara hirarki Kota Jombang merupakan pusat utama pelayanan penduduk di wilayah Kabupaten Jombang, maka secara langsung dan tidak langsung Kota Jombang ini menjadi orientasi penduduk dari wilayah Kecamatan hinterlandnya dan bahkan seluruh wilayah kecamatan yang ada di Kabupaten Jombang.

Kabupaten Jombang sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Lamongan, di sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Kediri, sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Mojokerto, sedangkan di sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Nganjuk. Secara administratif luas cakupan Kabupaten Jombang terdiri dari 21 Kecamatan dan 301 desa, Kecamatan yang terluas adalah Kecamatan Kabuh (13,233 Ha) dan yang terkecil Kecamatan Ngusikan (34,980 Ha). Pemerintahan Kabupaten Jombang dipimpin oleh seorang Bupati dan wakil bupati yang membawahi koordinasi atas wilayah administrasi kecamatan yang dikepalai oleh seorang camat. Kecamatan dibagi lagi menjadi desa dan kelurahan yang dikepalai oleh kepala desa dan seorang lurah. Seluruh camat dan lurah merupakan jajaran pegawai negeri sipil dilingkungan pemerintah Kabupaten Malang, sedangkan kepala desa dipilih oleh setiap warga desa setiap periode tertentu dan memiliki sebuah pemerintahan desa yang mandiri.

Sektor Industri meliputi pengecoran Kuningan, besi, perak yang berlokasi di Kecamatan Mojoagung. Manik-manik kaca yang berlokasi di Kecamatan Gudo.

Sektor Kehutanan dengan hasil hutan kayu dan non kayu (perlebahan, budidaya burung wallet dan hutan jati) yang berlokasi di Kecamatan Wonosalam dan Bareng.

Sektor Pertanian yang meliputi sektor pertanian dan tanaman pangan diantaranya adalah tanaman padi yang berlokasi di Kabupaten Jombang kecuali Kudu dan Ngusikan, tanaman jagung serta jenis tanaman hortikultura

<sup>5</sup> Aminudin kasdi.2008."Memahami Sejarah". Surabaya: Unesa University prees. Hlm 10.



diantaranya sayur-sayuran serta buah-buahan (durian, jeruk nipis, semangka) yang berlokasi di Kecamatan Wonosalam, Perak dan Bandarkedungmulyo.

Dengan adanya kondisi geografis dan demografis Kabupaten Jombang yang letaknya strategis maka pemerintahan Belanda pada tahun 1899 perusahaan Babat – Djombang Stroomtram Maatchappij ini mendapatkan konsesi untuk membangun lintas Babat Jombang yang terlaksana pada tahun 1899 sampai tahun 1902 pembangunan rel Jombang Lamongan resmi selesai pada tahun 1902. Selain kondisi geografis dan demografis Jombang pada masa Hindia Belanda terletak di dataran rendah dengan tanah subur dari aliran Sungai Brantas banyak ditanami tebu dan sekaligus didirikan pabrik gula, seperti Pabrik Gula Tjoekir yang dibangun tahun 1884. Akar sejarah yang sangat kuat menunjukkan bahwa industri berbasis tebu yang telah ada sejak abad kesembilan belas ini mempunyai keterikatan sosial ekonomi dengan kehidupan masyarakat, khususnya di wilayah perdesaan. Infrastruktur kereta api, jalan-jalan, jaringan irigasi hingga lansekap kota ditentukan dari basis-basis pabrik gula yang ada sejak zaman Belanda. Pabrik - pabrik gula di Jawa Timur umumnya dilewati jaringan kereta api, seperti Kediri Stoomtram Maatschappij (KSM) yang menguasai Jombang dan Kediri.

Pembangunan jalur rel kereta api oleh dilakukan dari Djombang ke wilayah Babat Lamongan. Pembangunan jalur tersebut dilakukan secara bertahap jalur pertama dibangun sepanjang 32 km yang menghubungkan Stasiun Djombang menuju ke Stasiun Ploso. Pembangunan jalur tersebut juga dilengkapi tempat pemberhentian yakni halte, diantaranya Halte Tambakberas, Halte Santian dan Dolok. Pasca selesainya pembangunan jalur Djombang – Ploso dilanjutkan membangun jalur rel sampai Stasiun Kambangan sepanjang 10 km serta membangun Halte Jatisari, Halte Pengapon, dan Halte Pengaponigas. Pembangunan jalur kereta api dari Djombang – Kambangan merupakan wilayah keresidenan Djombang jalur tersebut digunakan sebagai pengangkutan hasil perkebunan untuk dibawa ke pabrik gula yang kebanyakan berada di wilayah Ploso dan Djombang.

Pembangunan jalur rel selanjutnya menghubungkan Stasiun Kambangan – Stasiun Ngimbang serta Stasiun Bloeloe, pembangunan jalur tersebut dilakukan pada tahun 1900 dan dibuka pada tahun 1901. Tempat pemberhentian kecil yang dibangun diantaranya Halte Tanjung diantara Stasiun Kambangan dan Stasiun Ngimbang dan Halte Wotan diantara Stasiun Ngimbang dan Bluluk. Stasiun Ngimbang dan Stasiun Bluluk merupakan wilayah Kabupaten Lamongan yang mayoritas merupakan penghasil beras dalam pertaniannya dan kayu dalam hasil hutan. Jalur kereta api penghubung bagian Utara dan Selatan dari Babat – Djombang merupakan jalur yang dikelola perusahaan kereta api Babat – Djombang Setj. Maj (BDSM) sampai pada tahun 1915, dan pada tahun 1916 jalur ini dibeli oleh pemerintah kolonial. Jalur kereta api tersebut masih

dikelola perusahaan swasta BDSM adapun pendapatan setiap tahunnya.

Gambar 1.1 Peta jalur transportasi Jombang Babat



Sumber : Peta jalur kereta api BDSM (garis warna merah) pada tahun 1916 sebelum diakuisisi Staatsspoorwegen.

Jalur ini memiliki panjang kurang lebih 68,3 km, melewati 7 stasiun dengan bangunan permanen, 13 perlintasan sebidang, dan 8 sungai. Pada tanggal 1 desember 1916 perusahaan Babat – Djombang Stroomtram Maatchappij di ambil alih oleh perusahaan Staatsspoorwegen sementara jalur kereta api segmen stasiun Jombang – stasiun Jombang kota diakuisi dari Kediri Stroomtram Maatchappij pada tanggal 1 november 1918, kemudian pada tahun 1921 dibangunlah percabangan dari stasiun Krian menuju ke stasiun Ploso.

## PERKEMBANGAN TRANSPORTASI KERETA API DI JOMBANG TAHUN 1975 – 1981

### A Perkembangan Perusahaan Kereta Api Di Pulau Jawa

Kebutuhan manusia sebagai alat untuk memudahkan perjalanan dan pekerjaan manusia, suatu alat yang dinamakan transportasi diciptakan. Mulai dari alat transportasi yang sederhana dan sampai yang paling rumit. Transportasi sangatlah diperlukan dan dianggap penting bagi kehidupan manusia untuk jasa pengangkut barang maupun untuk penumpang. Jika tidak ada transportasi maka kehidupan manusia akan mengalami kesulitan. Macam-macam dari jalur transportasi adalah mulai dari transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara itu semua diciptakan sesuai kebutuhan. Salah satu contoh dari alat transportasi adalah kereta api, adalah salah satu contoh model transportasi jalur darat. Kereta api adalah suatu alat transportasi yang mempunyai jalur khusus yang di namakan rel.

Sejalan dengan munculnya transportasi kereta api pertama kali di Pulau Jawa pada abad ke 19 maka bersamaan itu pula transportasi kereta api yang ada di belahan dunia Eropa maupun Amerika juga sudah mulai beroperasi terlebih dahulu. Di belahan benua Asia Tenggara, kereta api muncul pertama di pulau Jawa. Kemudian lima tahun kemudian di Jepang muncul juga

transportasi kereta api sejalan dengan perkembangan modernisasi transportasi di belahan dunia.<sup>6</sup>

Sejarah transportasi kereta api di Indonesia berkaitan erat dengan pembangunan kota karena dengan adanya kereta api kegiatan ekonomi kota semakin menuju era modernitas di Jawa. Sejarah perkeretaapian sama seperti sejarah transportasi pada umumnya yang diawali dengan penemuan roda, yang mulanya dikenal kereta kuda yang hanya terdiri dari satu kereta (rangkai) kemudian dibuatlah kereta kuda yang menarik lebih dari satu rangkaian serta berjalan di jalur tertentu yang dibuat dari besi (rel) dan dinamakan trem, seiring waktu tenaga kereta api yang berasal dari alam mulai tergantikan dengan tenaga mekanis. Sejarah tentang kereta api perlu diketahui karena transportasi kereta api membawa perubahan ke arah modernisasi.<sup>7</sup> Perkembangan transportasi menunjukkan keadaan ekonomi suatu Negara. Oleh sebab itu, perbaikan sistem pengangkutan, umumnya, berpangkal pada alasan – alasan ekonomi. Akan tetapi, tidak jarang pula disebabkan oleh faktor – faktor lain, seperti persatuan dan pertahanan Negara. Terbentuknya jalan rel merupakan hasil usaha untuk memperbaiki pengangkutan, terutama tahan lamanya alat alat pengangkutan, kuantitas angkutan dan kecepatan pengangkutan.<sup>8</sup>

Keberadaan kereta api tidak lepas dari awal kebijakan politik Sistem Tanam Paksa (*Cultuurstelsel*) di Jawa pada tahun 1830 yang muncul akibat dari Perang Jawa (*Java Oorlog*, 1825-1830). Perang yang berkepanjangan mengakibatkan kas negara kolonial menjadi bangkrut. Maka diperlukan kebijakan baru terutama dalam bidang ekonomi untuk mengisi kekosongan kas negara. Kebijakan baru dalam bidang ekonomi tersebut terkenal dengan sebutan sistim *Cultuurstelsel* (Sistim Tanam Paksa). Kebijakan baru ini memperkuat sistim kolonis di daerah pedalaman P. Jawa, terutama atas tanah dan tenaga kerjanya. Kebijakan baru ini menumbuhkan kota-kota sentra produksi, distribusi dan perdagangan untuk mendukung proses produksi yang berujung pada ekspor hasil-hasil perkebunan tersebut ke pasar Eropa.<sup>9</sup> Untuk mengendalikan berlangsungnya proses produksi tersebut diperlukan jaminan keamanan yang baik. Oleh sebab itu diperlukan pemikiran akan sistem pertahanan baru sebagai pengganti sistem perbentengan di

masa lalu, dengan pendirian kota-kota “*Garnizun*” di pedalaman Pulau Jawa.<sup>10</sup>

Alat transportasi yang ada pada saat itu pun terbatas sehingga untuk mengangkut hasil bumi dari perkebunan ke pabrik atau pelabuhan hanya mengandalkan tenaga manusia atau pedati. Oleh sebab itu pengangkutan jadi lambat dan kapasitasnya terbatas. Oleh sebab itu wacana akan pembangunan jaringan kereta api milik pemerintahan di Hindia Belanda muncul sebagai jawaban Pemerintah Belanda dalam menanggapi permasalahan yang terjadi di negeri induknya, saat mulai bermunculan perusahaan kereta api swasta di negeri Belanda membuat harapan terwujudnya sebuah angkutan public yang mampu meningkatkan kemakmuran rakyatnya menjadi tidak terwujud karena perusahaan swasta tersebut lebih berorientasi dalam mencari keuntungan sebanyak – senanyaknya sehingga persaingan antar perusahaan tidak dapat dihindari. Karena pemerintahan membangun perusahaan kereta api milik negara dalam rangka menengahi persaingan sehingga tidak saling merugikan berbagai pihak.<sup>11</sup>

Munculnya keinginan Belanda untuk membangun jaringan kereta api milik pemerintahan dimulai dari beberapa contoh di negara Eropa, dimana perusahaan kereta api milik pemerintah mampu berjalan bersama bahkan memakmurkan negara induknya, seperti yang terjadi di Belgia (1834), beberapa Negara bagian Jerman (1838), Pemerintahan Austria (1841) dan Kekaisaran Rusia (1871).<sup>12</sup> Jaringan jalan kereta api di Jawa dibangun antara tahun 1870 sampai tahun 1920 an. Sebenarnya gagasan pembangunan jalan kereta api di Jawa sudah muncul sejak tahun 1840, tapi gagasan tersebut baru menjadi kenyataan pada tahun. 1871. Jalur pertama jalan kereta api di Jawa adalah antara Semarang dengan Kedung Jati, yang diresmikan pada tahun 1871, kemudian disusul dengan jalur Batavia Buitenzorg (Jakarta-Bogor) yang dibuka pada tahun 1873 dan menyusul jalur Surabaya Pasuruan pada tahun 1878. Pada tahun 1884, diselesaikan jalur Buitenzorg-Bandung (Bogor-Bandung), dan kemudian disusul hubungan Surabaya-Solo dan Semarang. Sepuluh tahun kemudian pada tahun 1894, jalur jalan kereta api Surabaya-Batavia melalui Maos, Yogyakarta dan Solo berhasil diselesaikan. Dan pada tahun 1912 jalur alternatif kedua antara Surabaya-Batavia, melalui Cirebon dan

<sup>6</sup> Video dokumentasi sejarah kereta api di Jawa Tengah. Sumber: Badan Arsip Daerah Semarang.

<sup>7</sup> R. Bintarto, *Interaksi Desa Kota dan Permasalahannya*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1977), hal. 38.

<sup>8</sup> Alik Ansyori Alamsyah. “Rekayasa Jalan Rel”, Bayumedia Publishing, 2003, hlm: 11

<sup>9</sup> Handinoto. 1999. “Kebijakan Politik Dan Ekonomi Pemerintah Kolonial Belanda Yang Berpengaruh Pada Morfologi (Bentuk dan Struktur)

Beberapa Kota Di Jawa”. *Paper Jurusan Teknik Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan. Universitas Kristen Petra Surabaya*, hlm. 20.

<sup>10</sup> *Ibid*, “*Garnizun*” Secara harfiah berarti kelompok pasukan dalam jumlah besar yang menetap di kota tersebut.

<sup>11</sup> Reitsma, S.A., *Van Paeticuliere Naar Staatsexploitatie Der Nederlandsche Spoorwegen*, (\_\_\_\_\_: 1940) Hal. 10.

<sup>12</sup> *Ibid.*, hal 5



Semarang berhasil diselesaikan. Selesai itu jalur-jalur sekunder juga mulai dibangun. Sesudah itu sebelah barat, diselesaikan jalur dari Anyer ke Labuan. Sedangkan disebelah timur sampai Panji dan Banyuwangi.<sup>13</sup>

Kereta api di Indonesia pertama kali beroperasi berdasarkan sejarah pada tanggal 10 Agustus 1867 pertama kali beroperasi. Perjalanan perdana ini menghubungkan desa Kemijen di Semarang timur dengan Desa Kemijen di Semarang Timur dengan Desa Tanggungharjo di Kabupaten Grobogan, Jawa Tengah, melalui relasi stasiun Semarang – stasiun Tanggung. Panjang lintasan mencapai 27 kilometer pengoperasian kereta api ini bertujuan untuk memenuhi kebutuhan militer dan mobilitas hasil bumi Belanda di Kota Semarang pada masa itu. Selain itu pulau Jawa sendiri di katakana kawasan nusantara yang dapat di katakana paling dijajah dari pada pulau lainnya. Selama masa penjajahan, pemerintah kolonial rajin membuka jalur kereta api di sepanjang pulau Jawa untuk memudahkan mobilitas hasil bumi dan keperluan militer.

Meskipun pembangunan sarana kereta api sudah dilaksanakan, hasil yang diharapkan ternyata tidak sesuai dengan apa yang di harapkan pemerintah Belanda. Pada masa ini pemerintah Belanda tidak dapat melakukan campur tangan di bidang ekonomi secara langsung karena era liberalism dimana swasta yang menguasai wilayah ekonomi mulai berkembang dengan pesat. Pembangunan dilakukan oleh pihak swasta. Pembangunan kereta api swasta oleh NISMA berpusat pada profit, maka pembangunan tersebut lebih ditunjukan pada daerah – daerah yang memiliki potensi kegiatan ekonomi seperti perkebunan, perhutanan maupun pertambangan. Hal ini yang membuat pemerintah Belanda kecewa, karena pihak swasta tidak mau membangun jalur di daerah yang tidak memiliki keuntungan sama sekali.

Untuk mengatasi hal tersebut, Pieter Philip van Bosse, menteri kolonial Belanda pada tahun 1871, membuat rencana akan pembentukan perusahaan milik pemerintah Belanda yang bergerak di bidang jasa kereta api. Meskipun Van Bosse di kenal sebagai orang yang mendukung usaha kereta api swasta, setelah melihat NISM tidak mampu melaksanakan tugas untuk menghubungkan seluruh pulau Jawa dengan jalur kereta api. Rencananya mendapat banyak tantangan dari berbagai pihak, khususnya golongan swasta di Belanda yang tidak menyukai campur tangan Negara dalam kegiatan ekonomi di Hindia Belanda.<sup>14</sup>

## B Munculnya Kereta Api di Wilayah Jombang

Pada abad ke 19 wilayah sekitar kabupaten Jombang dan Lamongan masih belum ada jalur kereta api melalui wilayah tersebut, kemudian memasuki akhir abad ke 19

mulai dibangun jalur kereta api oleh *Babat-Djombang Stroomtram Maatschappij* (BDSM). (BDSM) adalah nama perusahaan kereta api di Hindia Belanda. Perusahaan ini mengoperasikan trem uap yang menghubungkan Stasiun Jombang Kota dengan Stasiun Babat melalui Jalur kereta api Babat–Jombang. Saat ini seluruh jalurnya termasuk dalam Wilayah Aset VIII Surabaya. Perusahaan ini juga melayani angkutan barang dari pabrik gula Ploso dan pabrik gula Ngelem. Jombang adalah wilayah yang subur dan mempunyai wilayah perkebunan tebu yang sangat luas, jombang sendiri memiliki wilayah yang berbatasan dengan daerah Kabupaten Lamongan yang merupakan wilayah pesisir, sedangkan disebelah selatan berbatasan dengan wilayah dataran tinggi yang membuat Jombang menjadi kota yang sangat strategis.

BDSM tercatat mendapat izin dari Pemerintah Kolonial Hindia Belanda dan dicatatkan dalam dipersulit tertanggal 14 Mei 1896 dan dilanjut dengan bersulit kedua tanggal 12 Maret 1898, perusahaan ini mendapatkan konsesi untuk membangun lintas Babat Jombang yang terlaksana pada tahun 1899-1902. Tetapi sejak tanggal 1 Desember 1916, Staatsspoorwegen mengakuisisi Babat Djombang Stoomtram Maatschappij. Guna mengambil alih Jalur kereta api Babat – Jombang dan membangun Jalur kereta api Krian–Ploso. Sedangkan jalur kereta api Babat - Jombang memiliki panjang kurang lebih 68,3 km. dengan lintasan melewati 7 stasiun, 13 lintasan sebidang dan 8 sungai. Jalur ini sangat berpengaruh dalam perekonomian masyarakat pada saat itu karena jalur ini menghubungkan kota Babat Lamongan dengan Jombang untuk melakukan pengiriman hasil perkebunan dan perternakan sehingga mempermudah pengiriman lewat jalur darat sehingga dapat menambah pendapatan pemerintah pada saat itu.

Wilayah Jombang pada masa Hindia Belanda masuk Karesidenan Surabaya terletak di dataran rendah dengan tanah subur dari aliran Sungai Brantas banyak ditanami tebu dan sekaligus didirikan pabrik gula, seperti Pabrik Gula Tjoekir yang dibangun tahun 1884. Akar sejarah yang sangat kuat menunjukkan bahwa industri berbasis tebu yang telah ada sejak abad kesembilan belas ini mempunyai keterikatan sosial ekonomi dengan kehidupan masyarakat, khususnya di wilayah perdesaan. Infrastruktur kereta api, jalan-jalan, jaringan irigasi hingga lansekap kota ditentukan dari basis-basis pabrik gula yang ada sejak zaman Belanda. Pabrik-pabrik gula di Jawa Timur umumnya dilewati jaringan kereta api, seperti Kediri Stoomtram Maatschappij (KSM) yang menguasai Jombang dan Kediri, selanjutnya Mojokerto Stoomtram Maatschappij (MSM) yang beroperasi di Mojokerto dan sekitarnya, serta Babat-Djombang Stoomtram Maatschappij (BDSM), dan Probolinggo Stoomtram

<sup>13</sup> Handinoto, 1999, "Perletakan Stasiun Kereta Api Dalam Tata Ruang Kota – Kota Di Jawa ( khususnya Jawa Timur ) Pada Masa Kolonial", Dimensi Teknik Arsitektur Vol. 27, No. 2, Desember 1999: 48 – 49.

<sup>14</sup>Jellema, Ruurd Auke, Nederlandsch – indische spoorwegpolitiek, ( L. Gerretsen : 1929) Hal 52

Maatschappij (PbSM), termasuk Pasoeroean Stoomtram Maatschappij (PsSM). selain MSM dan BDSM, ada perusahaan Staatsspoorwegen (SS) dan OoST Jawa Stoomtram Maatschappij (OJS) yang memiliki jaringan kereta api di Mojokerto.

Pada tahun 1975 ditemukan informasi bawasanya terjadi penurunan jumlah penumpang kereta api. Penurunan jumlah penumpang yang terjadi mempengaruhi pemasukan pendapatan perusahaan kereta api di Kabupaten Jombang. Penurunan jumlah penumpang disebabkan karena pemerintahan daerah melakukan perbaikan jalan raya sehingga angkutan dengan jarak dekat seperti angkot semakin banyak bermunculan. Pada masa pemerintahan Bupati Jombang R. Soedirman beliau melakukan perbaikan jalan seperti melakukan pengaspalan jalan, membangun terminal bis dan dokar pembangunan jalan lintas desa ke kota.<sup>15</sup> Bus maupun mikrolet merupakan jasa angkutan baru yang biasanya relatif lebih murah dari pada kereta api untuk jarak dekat.

Kabupaten Jombang sebagai wilayah yang dilalui jalur kereta api NISM. Perusahaan tersebut membangun dua stasiun besar di Jombang dan Jombang Kota yang membawa perubahan pola kehidupan masyarakat. Peningkatan pendapatan setiap tahunnya tentunya menunjukkan bahwa kereta api ini merupakan transportasi yang mampu menjawab permasalahan pengangkutan barang maupun orang. Pembukaan Kereta Api di Kabupaten Jombang memberi perubahan yang berarti terhadap perekonomian masyarakat Jombang. Pembukaan kereta api membuat lalu- lintas barang dan orang meningkat pesat. Sejak beroprasinya kereta api di Kabupaten Jombang tahun 1900, daerah – daerah Kabupaten Jombang terhubung dari ujung utara ke selatan. Angkutan penumpang mendominasi pengangkutan kereta api disamping pengangkutan barang, namun angkutan barang dalam setiap tahunnya juga mengalami peningkatan.

Adanya transportasi baru berupa mobil dan bus sangat berpengaruh terhadap pendapatan perusahaan baik dari pendapatan penumpang dan barang sehingga pada tahun 1981 pihak pemerintah Belanda dan perusahaan kereta Staatsspoorwegen resmi menutup jalur transportasi kereta api Jombang – Babat pada tahun 1981. Karena kalah saing dengan angkutan bis dengan jarak dekat seperti angkot semakin banyak bermunculan. Sehingga warga lebih memilih angkutan mobil dari pada transportasi kereta api. Sejak di ambil alih perusahaan Staatsspoorwegen dari tahun ke tahun penggunaan kereta api semakin lama semakin menurun di akibatkan karena kalah bersaing dengan modal transportasi lain seperti adanya angkutan umum sehingga banyak orang yang naik transportasi mobil di karenakan lebih cepat dan praktis. Karena pemerintah juga memperbaiki jalan raya sehingga masyarakat banyak yang beralih menggunakan angkutan.

## **PENURUNAN PENGGUNAAN KERETA API JOMBANG BABAT TAHUN 1975 – 1981**

### **A. Kebijakan Bupati Jombang R. Soedirman Pada Tahun 70'an**

Tujuan pembangunan daerah adalah untuk meningkatkan kondisi perekonomian daerah, kesejahteraan masyarakat, pelerstarian dan perlindungan nilai – nilai budaya daerah, keamanan dan ketertiban, kemampuan dan penguatan kelembagaan untuk mewujudkan kemandirian. Dalam konteks nasional, pembangunan daerah merupakan upaya untuk mendukung pemerintahan pusat dalam mempertahankan, memelihara, meningkatkan persatuan dan kesatuan masyarakat dalam kehidupan berbangsa dan bernegara. Peranan bupati dalam meningkatkan pembangunan kabupaten Jombang yang dipimpinnya dengan peningkatan infrastrukturnya serta pengembangan kualitas sumber daya manusia. Peranan bupati sendiri bisa dilihat dari peningkatan dan kemajuan kabupaten Jombang. Keberagaman kondisi daerah tentunya akan mempengaruhi responsivitas daerah terhadap dampak ratifikasi tersebut. Pembangunan daerah yang ada di Kabupaten Jombang adalah sebagai berikut :

#### **1. Pembangunan Jalan Aspal**

Panjang jaringan yang berada di wilayah Kabupaten Jombang, terdiri dari status jalan Nasional (38,98 km), jalan Provinsi (60,35 km), serta jalan Kabupaten (1.193,400 km). dari keseluruhan total panjang jalan yang menjadi kewenangan Kabupaten, terbagi atas :

- I. Jalan kabupaten sepanjang 664,794, dengan kondisi:
  - a. Jalan dengan kondisi baik sebesar 55,20% atau 366,942 km;
  - b. Jalan dengan kondisi sedang sebesar 17,76% atau 118,09 km;
  - c. Jalan dengan kondisi rusak ringan sebesar 15,42% atau 102,54 km;
  - d. Jalan dengan kondisi rusak berat sebesar 11,62% atau 77,22 km;
- II. Untuk jalan desa sepanjang 528,606 km, dengan kondisi :
  - a. Jalan dengan kondisi baik sebesar 41,89% atau 221,427 km;
  - b. Jalan dengan kondisi sedang sebesar 20,73% atau 118,09 km;
  - c. Jalan dengan kondisi rusak ringan sebesar 20,78% atau 109,870 km;
  - d. Jalan dengan kondisi rusak berat sebesar 16,60% atau 87,755 km.

Dalam menunjang kelayakan pengoprasian jaringan jalan perlu didukung dengan adanya bangunan perlengkapan jalan, berupa jembatan yang layak dan memadai sebagai satu kesatuan sistem transportasi. Guna mewujudkan

<sup>15</sup> Tim Penyusun Memayu Raharjaning Praja. 1994. *Op. Cit Hlm* 42



kelayakan transportasi tersebut, bahwa total jembatan yang ada di Kabupaten Jombang sebanyak 934 buah dengan kondisi rusak 7 jembatan.

Infrastruktur merupakan faktor kunci dalam mendukung pembangunan Kabupaten Jombang yang berperan vital tidak hanya sebagai penggerak roda ekonomi di daerah, namun turut membentuk perkembangan wilayah serta melayani masyarakat dalam mengartikulasikan kehidupan sosial masyarakat. Kondisi infrastruktur jalan yang mengalami kerusakan hampir mencapai 50% akan menghambat kelancaran arus distribusi barang dan jasa. Kondisi jalan yang rusak juga dapat mempengaruhi ongkos angkutan maupun pemeliharaan kendaraan. Jika di kaji dari segi ekonomi, dengan adanya pembangunan jalan raya yang sudah mulai rusak, tentunya akan mempercepat arus perpindahan barang dan jasa. Dengan begitu arus perputaran uang juga akan lebih cepat dan berdampak positif bukan hanya bagi para pengusaha tapi juga bagi masyarakat yang menggunakan angkutan umum seperti bus dan angkutan desa.

## 2. Pembangunan Terminal Bus

Transportasi merupakan salah satu kebutuhan yang terpenting dalam menggerakkan roda perekonomian masyarakat. Selain untuk mempersingkat waktu tempu dan memindahkan suatu objek, transportasi juga berfungsi untuk melancarkan hubungan antara satu lokasi dengan lokasi yang lain dan kebutuhan akan sarana transportasi di Indonesia dilihat dari tahun ke tahun mengalami fase perkembangan dan peningkatan. Untuk mendukung peningkatan kebutuhan sarana dan prasarana dalam akses transportasi tersebut. Jalan raya merupakan salah satu hal yang selalu beriringan dengan kemajuan teknologi dan pemikiran manusia yang menggunakannya, karenanya jalan merupakan fasilitas penting bagi manusia supaya dapat mencapai suatu tujuan daerah yang ingin dicapai.

Proyek pembangunan terminal bus merupakan salah satu sarana transportasi untuk meningkatkan minat masyarakat supaya menggunakan angkutan umum seperti bus dan angkutan desa. Pembangunan terminal bus supaya menjadi nyaman dan mempunyai fasilitas yang memadai sehingga mempengaruhi masyarakat untuk selalu menggunakan alat transportasi umum ini. Kelebihan menggunakan angkutan umum ini selain tidak lama menunggu juga tidak menambah kemacetan lalu lintas umum.

Perkembangan angkutan umum dan bus di Kabupaten Jombang sangat berpengaruh besar bagi berlangsungnya kehidupan masyarakat Jombang. Dilihat dari sudut pandang perekonomian, alat transportasi juga sangat menguntungkan bagi suatu wilayah yang masyarakatnya menggunakan alat transportasi angkutan umum pedesaan misalnya di kabupaten Jombang yang merupakan salah satu bentuk nyata adanya peran masyarakat terhadap kemajuan perekonomian masyarakat Jombang. Secara tidak langsung masyarakat Jombang sangat terbantu dengan adanya alat transportasi tersebut.

## B. Dampak Kebijakan Bupati Terhadap Penurunan Transportasi Kereta Api Jombang –Babat

Kebijakan publik tentu memiliki dampak dalam implementasinya, baik bersifat positif maupun negatif. Menurut Soemarwoto bahwa dampak adalah suatu perubahan yang terjadi sebagai akibat suatu aktifitas. Dampak tersebut dapat bersifat biofisik, sosial, politik, ekonomi dan budaya. Menurut Dye dampak kebijakan adalah keseluruhan efek yang di timbulkan oleh suatu kebijakan dalam kondisi kehidupan masyarakat. Demikian halnya dengan pelaksanaan kebijakan penataan terminal dan pembangunan jalan raya di Jombang, tentu juga memiliki dampak terhadap masyarakat kota Jombang maupun terhadap keberadaan terminal bus itu sendiri. Baik dampak secara fisik, sosial, politik dan ekonomi. Dampak tersebut dapat dirasakan baik secara kualitas maupun kuantitas.

Pada masa pemerintahan orde baru teknologi transportasi dijadikan sebagai program pembangunan. Hal ini didasarkan agar pemerintah Indonesia dapat memberikan kemudahan bagi rakyat Indonesia untuk mengakses potensi – potensi daerah lain. Kebijakan transportasi pertama kali yang dilakukan pemerintah orde baru adalah melakukan impor alat transportasi umum berupa bus secara besar – besaran, pembangunan terminal – terminal, serta jalan jalan raya penghubung antar daerah. Pelaksanaan program ini dilakukan oleh Dinas Perhubungan. Kemudian pemerintah orde baru membentuk lembaga transportasi darat yaitu Perusahaan Jawatan Kereta Api dan Perusahaan umum angkutan bus. Seiring dengan munculnya era kebebasan perusahaan – perusahaan transportasi mulai berkembang, banyak bermuculan perusahaan – perusahaan transportasi di Indonesia. Disamping itu, pemerintah Indonesia juga mendirikan pabrik karoseri atau pabrik perakitan alat – alat transportasi. Pendirian pabrik ini membawa kemajuan sebuah transportasi yang sangat pesat di Indonesia.

Bus adalah jenis alat transportasi darat yang berfungsi untuk membawa penumpang maupun barang dalam jumlah banyak. Menurut Everett S. Lee, salah satu faktor seseorang dalam melakukan migrasi adalah faktor transportasi. Dengan beroprasinya transportasi bus di wilayah Jombang – Ploso – Babat dapat diketahui seberapa besar mobilitas orang maupun barang yang melintas sepanjang jalan tersebut. Ukuran dan berat kendaraan bus ini lebih besar dari pada mobil penumpang biasa. Sebelum kedatangan bus, Kereta api berfungsi sebagai angkutan penumpang jarak jauh maupun jarak dekat. Setelah kedatangan bus, Kereta api kurang diminati oleh masyarakat dikarenakan kereta api menunggu lama. Pada saat beroprasinya bus, Kereta api digunakan oleh penumpang untuk menempuh perjalanan yang jauh. Kebanyakan bus berserta angkutan desa mencari penumpang disekitar stasiun. Bus dan angkutan desa dalam hal ini berperan sebagai pengantar dan penjemput penumpang kereta api yang berasal dari daerah sekitar stasiun.



Kehadiran bus memberi pengaruh yang baik terhadap pedagang dan para imigran yang mencari pekerjaan di terminal, namun beroprasinya bus cenderung memberi dampak yang kurang baik terhadap transportasi kereta api yang cenderung dirugikan. Hal ini disebabkan para penumpang yang biasa menggunakan Kereta api untuk melakukan perjalanan beralih menggunakan bus atau angkutan desa di karenakan kereta api di batasi jamnya sehingga penumpang lama untuk menunggu angkutan kereta api sehingga beralih menggunakan angkutan desa atau bus.

Cikar dan dokar juga mengalami nasib yang sama dengan kereta api, setelah kedatangan transportasi bus dan angkutan desa, cikar berfungsi sebagai alat angkut untuk memuat barang berupa pasir, bata, dan kerikil untuk jarak dekat. Beroprasinya bus dan angkutan desa di Kabupaten Jombang membuat kedudukan angkutan tradisional seperti cikar dan dokar semakin terbatas hanya untuk jarak dekat dan semakin sempit wilayah operasinya. Selain angkutan tradisional kereta api juga jarang di minati oleh masyarakat setempat di karenakan jadwal kereta sedikit dan fasilitas masih kurang memadai.

### **C. Ditutupnya Jalur Jombang – Babat Pada Tahun 1981**

Laju perkeretaapian Indonesia, selama puluhan tahun, tidak pernah secepat yang diharapkan. Fasilitas dan pelayanannya masih kurang memadai. Negara-negara lain di dunia kini telah mengoperasikan kereta cepat, sedangkan laju kereta di negara kita tidak pernah lebih cepat. Salah satu akar persoalan dari tidak makin majunya layanan perkeretaapian di negeri ini selama puluhan tahun adalah terus meruginya Perusahaan Kereta Api Staatsspoorwegen. Meruginya perusahaan Staatsspoorwegen ternyata di sebabkan oleh banyaknya penumpang yang tidak membeli karcis sehingga menyebabkan kerugian pihak transportasi kereta api tersebut. Sehingga mempengaruhi fasilitas dan pelayanan kereta api.

Pemerintah Orde Baru lebih asyik membangun prasarana jalan dari pada memperpanjang atau menghidupkan kembali lintas-lintas kereta yang sudah mati. Sebagai konsekuensinya industri perkeretaapian termasuk industri manufaktur kereta api tak pernah tumbuh lebih baik. Di sisi lain industri otomotif tumbuh pesat hingga kini menjadi konglomerasi di Indonesia. Rel-rel ini mulai tak difungsikan lagi, banyak terjadi pada periode 1970-an hingga tahun 1990-an atau pada era Orde Baru. Tidak difungsikannya lagi jalur rel kereta ini karena alasan bermacam-macam. Untuk jalur kereta di area pertambangan batu bara seperti Sumatera Barat, pengoperasian kereta dihentikan karena aktivitas pertambangan yang sudah tidak ada lagi. Sedangkan, angkutan kereta penumpang yang berhenti operasi di Pulau Jawa karena sepi peminat pengguna kereta. Pada periode itu memang fokus pemerintah Orde Baru lebih banyak membangun jalan, dari pada memperhatikan transportasi kereta.

Di pandang dari aspek ekonomi terdapat hubungan erat antara pertumbuhan ekonomi suatu daerah terhadap jasa angkutan. Perekonomian suatu daerah akan meningkat apabila di daerah tersebut memiliki alat pengangkutan yang baik. Adanya alat angkutan yang baik dapat merangsang produksi barang dan memunculkan kompetisi dalam produksi serta memunculkan sentral- sentral ekonomi baru akibat adanya pemasaran produksi. Apabila transportasi yang ada tidak memadai maka pengangkutan tidak bisa berjalan dengan lancar, bahkan dapat menyebabkan kemacetan pengiriman barang. Lancar tidaknya pengangkutan tidak hanya menghemat waktu dan biaya, namun dapat memberi kemudahan pertukaran barang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Pengangkutan yang baik yaitu apabila dapat menjamin kelancaran pengangkutan dan dapat memajukan ekonomi serta dapat menyejahterakan rakyat. Artinya sarana transportasi dapat merangsang produksi barang serta memperlancar arus perekonomian sehingga ekonomi suatu daerah dapat meningkat.

Matinya kereta api di jalur babad jombang itu karena kereta api tidak banyak diminati oleh masyarakat di karenakan tripnya terlalu lama dan paling sehari cuma 2 sampai 3 kali dalam sehari. Sehingga masyarakat setempat menggunakan angkutan umum untuk melakukan perjalanan jauh dekat karena jalan raya juga sudah di perbaiki sehingga perjalanan terasa nyaman dan cepat.

### **PENUTUP**

Kabupaten Jombang sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Lamongan, di sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Kediri, sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Mojokerto, sedangkan di sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Nganjuk. Wilayah Jombang pada masa Hindia Belanda masuk Karesidenan Surabaya terletak di dataran rendah dengan tanah subur dari aliran Sungai Brantas banyak ditanami tebu dan sekaligus didirikan pabrik gula, seperti Pabrik Gula Tjoekir yang dibangun tahun 1884. Akar sejarah yang sangat kuat menunjukkan bahwa industri berbasis tebu yang telah ada sejak abad kesembilan belas ini mempunyai keterikatan sosial ekonomi dengan kehidupan masyarakat, khususnya di wilayah perdesaan. Infrastruktur kereta api, jalan-jalan, jaringan irigasi hingga lansekap kota ditentukan dari basis-basis pabrik gula yang ada sejak zaman Belanda. Pabrik – pabrik gula di Jawa Timur umumnya dilewati jaringan kereta api, seperti Kediri Stoomtram Maatschappij (KSM) yang menguasai Jombang dan Kediri, selanjutnya Mojokerto Stoomtram Maatschappij (MSM) yang beroperasi di Mojokerto dan sekitarnya, serta Babat-Djombang Stoomtram Maatschappij (BDSM).

Sebelum beroprasinya kereta api di Kabupaten Jombang, pengangkutan hasil alam dilakukan dengan kereta kuda dan gerobak sedangkan untuk jalur air masih memanfaatkan aliran air sungai. Masalah pengangkutan timbul karena terjadi peningkatan produksi, sama halnya

pada daerah Jawa lainnya, sehingga angkutan tradisional tidak memungkinkan dan tidak dapat mengangkut dalam jumlah yang besar. Untuk mengimbangi produksi tersebut dibutuhkan sarana pengangkutan yang cepat dan dengan jumlah massal dalam proses pengangkutan. Pengoprasian kereta api di Kabupaten Jombang bertujuan sebagai kegiatan ekonomi yaitu untuk pengangkutan hasil perkebunan serta hasil alam yang nantinya hasil tersebut diekspor ke pasar Eropa. Pembangunan kereta api di Kabupaten Jombang merupakan dampak dari perencanaan pemerintahan kolonial Belanda untuk memperluas jaringan kereta api sampai ke pedalaman terutama daerah yang memiliki potensi sumber daya alam. Jalur kereta api lintas Babat – Jombang merupakan jalur sebagai sarana pengangkutan hasil sumber daya alam yang nantinya akan dikirim ke Surabaya, mengingat bawasanya wilayah Jawa Timur bagian Selatan pada waktu tersebut mengalami kemajuan pesat dalam bidang perkebunan dan industri gula, untuk jalur utara yang dibangun NISM memiliki tujuan yakni memasok barang kebutuhan pedalaman yang didatangkan dari kota.

Dengan adanya kereta api memberi dampak yang baik bagi penduduk pribumi Kabupaten Jombang pada saat itu. Transportasi kereta api memudahkan lalu lintas orang dalam menempuh perjalanan jarak jauh, terbukanya lapangan pekerjaan baru, selain dari pada itu dalam melakukan perjalanan ke wilayah kota untuk mencari pekerjaan pada musim kemarau memudahkan masyarakat untuk mendapatkan penghasilan tambahan yang sebelumnya pada musim tanam pekerjaan masyarakat hanya bercocok tanam. Pada tahun 1975 ditemukan informasi bawasanya terjadi penurunan jumlah penumpang kereta api. Penurunan jumlah penumpang yang terjadi mempengaruhi pemasukan pendapatan perusahaan kereta api di Kabupaten Jombang. Penurunan jumlah penumpang disebabkan karena pemerintahan daerah melakukan perbaikan jalan raya sehingga angkutan dengan jarak dekat seperti angkot semakin banyak bermunculan. Pada masa pemerintahan Bupati Jombang R. Soedirman beliau melakukan perbaikan jalan seperti melakukan pengaspalan jalan, membangun terminal bis dan dokar pembangunan jalan lintas desa ke kota. Bus maupun angkutan desa merupakan jasa angkutan baru yang biasanya relatif lebih murah dari pada kereta api untuk jarak dekat.

Adanya transportasi baru berupa angkutan desa dan bus sangat berpengaruh terhadap pendapatan perusahaan baik dari pendapatan penumpang dan barang sehingga pada tahun 1981 pihak pemerintah Belanda dan perusahaan kereta *Straatsspoorwegen* resmi menutup jalur transportasi kereta api Jombang – Babat pada tahun 1981. Karena kalah saing dengan angkutan bis dengan jarak dekat seperti angkutan desa semakin banyak bermunculan. Sehingga warga lebih memilih angkutan mobil dari pada transportasi kereta api.

## Saran

Sejarah transportasi kereta api di Indonesia membawa dimensi baru dalam khasana kesejarahan di Indonesia. Namun, disisi lain ketika bangsa Indonesia memperoleh kemerdekaannya dari negeri Belanda sedikit banyak pemerintahan kolonial telah meninggalkan kekayaan dan bangunan untuk dapat kembali dimanfaatkan oleh bangsa Indonesia. Sejarah keberadaan kereta api tidak lepas dari Politik Sistem Tanam Paksa (*Cultuurstelsel*) dan perkebunan tebu yang ada di Jawa. Ketika itu Belanda sebagai pelaku usaha, penanam modal, pengerah tenaga kerja baik dari kaum Eropa maupun pribumi, penjual hasil, dan mengambil sebanyak-banyaknya hasil keuntungan dari produksi yang dihasilkan dari hasil alam yang ada di Jawa. Pada abad ke-19 yang dimana puncak eksploitasi kekayaan alam Indonesia secara besar – besaran dibawa dan diperdagangkan ke negara Eropa oleh pemerintahan Kolonial. Membawa dampak besar terhadap pembangunan sarana eksploitasi dan pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Salah satunya sarana yang dibangun oleh pemerintahan kolonial yakni kereta api. Kereta api memiliki peranan penting dalam rangka pengangkutan dalam jumlah yang massal dari wilayah pedalaman menuju pelabuhan yang siap dibawa ke Eropa untuk diperdagangkan. Dengan adanya kereta api tersebut peningkatan pendapatan pemerintahan kolonial meningkat dengan pesat.

Seharusnya pemerintah Orde Baru lebih memperhatikan Kereta api atau menghidupkan jalur yang sudah mati bahkan memperpanjang kembali lintas-lintas kereta yang sudah mati. Di karenakan bertambahnya jumlah penduduk sehingga dapat menyebabkan kemacetan di wilayah Indonesia yang sampai saat ini belum terselesaikan. Sekilas menengok kembali dalam catatan sejarah kereta api tentunya perlu menjadi catatan penting terkait pembangunan kereta api Indonesia pada saat ini, sebagai sarana transportasi yang diperntukan untuk kepentingan peningkatan ekonomi dan kemakmuran bangsa Indonesia. Seharusnya jalur kereta api Jombang – Babat ini di aktifkan kembali karena jalur ini memiliki potensi ekonomi yang sangat kuat untuk membangun kemakmuran rakyat Indonesia. Penelitian mengenai surutnya transportasi kereta api di Kabupaten Jombang masih dapat dikatakan kurang. Data dan hasil penalaran yang sangat terbatas menjadikan penelitian ini jauh dari kata sempurna, sehingga diharapkan di kesempatan yang akan datang penelitian lebih lanjut mengenai perkembangan transportasi kereta api di Kabupaten Jombang dapat dikembangkan dengan konsepsi yang lebih matang. Sehingga pengetahuan yang didapatkanpun dapat memberikan kontribusi yang lebih besar bagi masyarakat pada umumnya.



**DAFTAR PUSTAKA**

Yati, Nurhayati. 2014. Sejarah Kereta Api Indonesia. Klaten. CV. Rizki Mandiri.

**Arsip**

ANRI. Kolonial Verlag Nogmaals de Babat-DjombangStoomtram- Maatschapij (BDSM). 1919.

ANRI. Bijlagen, Overeenkomst Met De Babat – Djombang St. Mij. En Wijsing En Verh. 1916.

ANRI. Bestelt Une Gedrukten. Staatspoorwagen.

ANRI. Tijdschrift Voor Nederlandsch Indie. Door P. Bleeker. 1847 dan 1850.

ANRI. Tijdschrift Voor Nijverheid En Landbouw In Nederlandsch Indie. 1868 dan 1871.

ANRI. Staasblad Van Nederlandsch Indie. No. 110. 1858 – 1930.

**Jurnal**

Basundoro, Purnawan. 2008. Dinamika Pengangkutan Di Banyumas Pada Era Modernisasi Transportasi Pada Awal Abad Ke 20. Jurnal Humaniora. Vol 20,

**Buku**

Dick, Howard, et al. 2003. "Cities, Transport and Communication, The Integration of South East Asia 1850", New York.

Edward. K, Morlok. 1984. "Pengantar Teknis dan Perencanaan Transportasi (Sebuah Terjemahan)". Jakarta. Erlangga

Jan, Bremen. 1997. Menjinakkan Sang Kuli : Politik Kolonial Pada Awal Abad ke 20. Jakarta : PT Pustaka Utama Grafiti.

Kasdi, Aminuddin. 2008. "Memahami Sejarah". Surabaya: Unesa University Press.

Kamaludin, Rustian. 2003. "Ekonomi Transportasi (Karakteristik, Teori, Kebijakan)". Jakarta : PT Ghalia Indonesia.

Mrazek, Rudolf. 2006. "Engineers of Happy Land: Perkembangan Teknologi dan Nasionalisme di Sebuah Koloni". Jakarta.

Morlok, Edward K. 1991. "Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi". Erlangga : Jakarta.

Gani, M. 1978. "Kereta Api Indonesia". Jakarta : Departemen Penerangan Republik Indonesia.

Nasution. 2008. Ekonomi Surabaya Pada Masa Kolonial 1830- 1930. Surabaya : Pustaka Intelektual.

Notosusanto, Nugroho. 1978. Masalah Penelitian Sejarah Kontemporer. Jakarta. Indayu prees

Salim, Agus, 2002. "Perubahan Sosial; Sketsa Teori dan Refleksi Metodologi Kasus Indonesia". Yogyakarta: Tiara Wacana.

Setijowarno, Djoko, 2005. "Model Kereta Api Pantas Dilirik Kembali" dalam jurnal wacana, Menuju Transportasi Yang Manusiawi. Yogyakarta.

Tim Telaga Bakti Nusantara. 1997. Sejarah Perkereta api Indonesia jilid 1. Bandung. CV. Angkasa.